Internacia Fervojisto

Dumonata organo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)
kaj fervojfaka revuo



ISSN 1397-4270

2018.1

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn

Survoje al Vroclavo

Karaj gelegantoj,

rigardo el la fenestro al la branĉoj nigraj en senfina krepusko, al falintaj folioj malsekaj de pluvo ne taŭgas por veki optimismon. Kvankam jar-ŝanĝoj kutime instigas tion. „Malĝuste!“ mi devas korekti min, „… se ne temas pri jarmila fino, post kiu minacas aŭ la lastaj tagoj de la mondo aŭ – preskaŭ samrange - la Y2K-katastrofo“.
Tiurilate 2018 estas ja sendanĝera.

Sed kion ni do atendu kaj kion ni planu?

Kreskas muroj kaj bariloj en Eŭropo, ĉe la landlimoj kaj en la kapoj. Plen-doj pri mankanta hejmeco honorigas obtuzan ŝovinismon. Biernaskitajn monstraĵojn necesas serioze aŭskulti. Ni ja volas montri empation al homoj regajnendaj por la socio. „Tiuj supre, tiuj sude kaj oriente, tiuj malantaŭ la Maniko – ĉiuj rabistoj!“ „Kaj tiuj en Bruselo kompreneble!“ „Zorgu pri mia bonfarto,“ diras la montrofingroj, „anstataŭ por tiuj, kiujn mi ne invitis.“

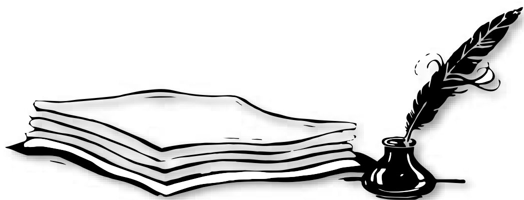
Atendi savon en la nova jaro troŝarĝus ĝin de la komenco.

Sufiĉus modeste klopodi, ke la senĉesa bombardo per novaj kliŝoj kaj malnovaj antaŭjuĝoj ne ŝanĝu ankaŭ nin.

Miaj planoj por 2018? Malpli da dolĉaĵoj, pli da movo, pli da tempo por edzino, familio kaj mi mem, pli da senpera, nefiltrita, necenzurita, sincera interkomuniko kun esperantistaj geamikoj.

Kaj viaj?

Amikajn salutojn



Guido Brandenburg

Enhavo:

Bildo titolpaĝa (Lichen99, Wikimedia):
Dizela lokomotivo PESA SU160-005 atendas ekveturon en stacio *Ełk*

Internacia Fervojisto
Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)
Apero: Januaro, Marto, Majo, Julio, Septembro, Novembro
Redaktofino: La 10-a de la antaŭa monato

Bank-Konto:
Nomo: „Laurent Vignaud"
IBAN: FR33 20041 0 1011 0929 374Y 03237
BIC: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Retejo: www.ifef.net
Facebook: https://www.facebook.com/pages/IFEF-Internacia-Fervojista-Esperanto-Federacio/726039834155372



Ĉiulunde al Barth – la enloĝantoj de la koncernataj komunumoj batalas por sia fervoja linio.
(Muntaĵo: Guido Brandenburg)

„Nenia fervojo ne estas solvo“ – regionaj batalkampoj

Civitaj iniciatoj estas rimedoj por krei premon celantan al politikaj decid-instancoj. Grupo de interesuloj kuniĝas kaj formulas postulon al administracioj kaj parlamentoj. Ili ne estas ligitaj al partioj ĉar ili intencas alparoli laŭeble larĝan publikon. La ekzistodaŭro kutime dependas de sukceso aŭ definitiva malsukceso en la konkreta misio, kiu plej ofte koncernas plibonigon de kondiĉoj mediaj kaj naturaj, infanprizorgajn ofertojn kaj malebligon de trafikprojektoj.

Tiun rangosinsekvon raportis malnova sed certe ne malaktuala studo (1976) de Germana Instituto por Urbanizado. La fondo de premgrupo en urbeto *Barth* en nordorienta Germanio kiu postulas realigon de trafikprojekto sekve estas raportinda maloftaĵo.

Kiel perloj sur ĉeno feriaj banlokoj troviĝas laŭlonge de la germana balta marbordo. La lokoj *Wustrow*, *Ahrenshoop*, *Prerow* kaj *Zingst* situas sur la duoninsulo *Fischland-Darß-Zingst* – ĉiuj atingeblaj nur surstrate. La plej

proksimaj fervojaj stacioj estas *Barth* kiel fino de apendica linio komenciĝanta en *Velgast* kaj *Ribnitz-Damgarten* ĉe la sude pasanta linio *Rostock – Stralsund*.
La enloĝantoj suferas pro ŝtopitaj stratoj kaj malbonaj konektoj same kiel la turistoj kiuj serĉas trankvilon kaj rekreiĝon. La pripensoj de la trafiko-komisiita *„Usedomer Bäder-Bahn“* ĉesigi la fervojan priservon inter Velgast kaj Barth signifas eĉ pliajn malavantaĝojn.
Konciza ekskurso historia: La funkcio de regionaj linioj post la germana fervoja reformo fariĝis regiona tasko. La ŝtato transdonis la respondecon kaj financadon al la federaciaj landoj kaj kompense disponigas koncernan buĝeton, la „regionajn rimedojn“, pri kies uzo ili mem decidas. Tiurilate sidas la mendantoj en *Schwerin*, la ĉefurbo de la federacia lando *Mecklenburg-Vorpommern*. Ili argumentas ke mallongaj apendicaj linioj estas malfacile kroĉeblaj al tutlanda laŭtakta horaro. Plufunkcio nur estus rekomendinda kaze de plilongigo ĝis sur la duoninsulon *Fischland-Darß-Zingst*. La decido tiamaniere dependiĝas de konstruprojekto kiu siaflanke necesigas decidon ne sole sur landa sed ankaŭ sur ŝtata ebeno, ĉar novkonstruon financas ambaŭ. Jen okazo serĉi la kulpulojn aliloke. Tiel okazas politiko.



La enkonduke menciita grupo do fondiĝis en Marto 2017 kaj postulas du aferojn: la enfunkcian konservon de la linio 6778 Velgast – Barth kaj la rekonstruon de la linio 6779 ĝis la historia finpunkto *Prerow* sur duoninsulo *Darß*.
Ĝis tie iam estis veturintaj trajnoj. De 1910 ĝis 1945 kun mallongaj interrompoj okazis pasaĝera trafiko inter Velgast kaj Barth. Tiam la malmun-

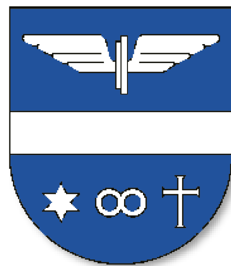
tata sekcio de *Bresewitz* ĝis *Prerow* servis kiel materialo por kompenspago milit-damaĝa. La sekcio de *Barth* ĝis *Bresewitz* baldaŭ sekvis. Inter 1967 kaj 1990 ĝis *Bresewitz* rekonstruita trako estis utiligata por transportoj al ekzercejo de la GDR-armeo. Ĝi estas ankoraŭ trovebla kaj ne oficiale eksteruza, sed ne plu bezonata.
Nun la grupo sub la devizo „Nenia fervojo ne estas solvo“ kolektas subskribojn kaj subtenantojn, varbas per propra himno, admonas per ĉiulundaj demonstracioj en *Barth* kaj klopodas konvinki politikajn funkciulojn.
Facila afero almenaŭ surloke, oni povus imagi, kvankam ankaŭ tie malantaŭ la ŝildo de komuna intereso sin kaŝas homoj suspektantaj plian profiton de la najbaro aŭ esperantaj pri honorario kiu kompensu la konsenton. Apud la traceo laŭtiĝas ankaŭ voĉoj porstrataj kaj kontraŭfervojaj. Sed ni ne konjektu pri veraj motivoj.

Kial ni direktas vian atenton al tiu loko?
Prerow de la 26-a ĝis la 29-a de Oktobro 2018 gastigos la jarkunvenon de la Germana Esperanta Fervojista Asocio. *Prerow* tra *Stralsund* estas relative bone atingebla ankaŭ el najbara Pollando.

Guido Brandenburg

Historio persona

Ĉiuj ni ricevis instruon pri historio, pri la pasinteco per kiu ni klarigas la hodiaŭon, per kiu ni deduktas nian identecon. Kiu historio? Historio pri cezaroj, pri prezidantoj, pri generaloj, pri militoj, pri kontraktoj, pri limoj – pri ĉio kion la kronikistoj opinias grava. Sed kio pri la resto?



La blazono de la germanaj fervojistaj genealogoj

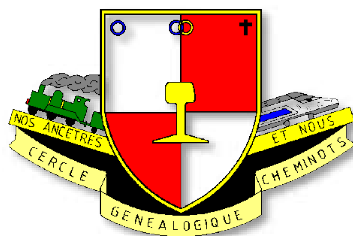
„Kiu konstruis la seppordegan Tebon? En la libroj estas skribitaj la nomoj de reĝoj. Ĉu la reĝoj altrenis la ŝtonojn? Kaj la multoble detruitan Babilonon, kiu ĝin rekonstruis tiel multajn fojojn?“ Bertolt Brecht vicigas tiujn kaj pliajn „demandojn de leganta laboristo“.

Kiuj estas la aliaj? Ĉu la „malgravuloj“ konsentus pri nia rigardo al ilia tempo? Ĉu ili, seniniciataj plenumantoj, meritas malaperon en malhelo?

„La 6-an de Februaro 1848 nia ŝipo albordiĝis en la haveno de Port Adelaide. Niaj imagoj ŝajnas esti misgviditaj. Ni kredis trovi belan landon kiel Brazilon; sed ni devis konstati, ke ĝi nur estis ebena, vepro-kovrita tereno. Port Adelaide konsistas el nur 20 ĝis 30 domoj sed estas scenejo de multaj aktivecoj. Ĉirkaŭ 20 ŝipoj estis kargataj por Anglio, Maŭricio kaj Kabourbo. Unu ŝipo el la ĉina urbo Kantono estis malkargata. La donitan saluton „Hongkong-ŝingŝang-hoj“ la uloj tamen ne komprenis. Ni elŝipiĝis en Adelaide por trovi loĝejojn por edzinoj kaj familioj. Sed dum nia vojo ni ĉiuj estis skeptikaj. Neniu havis bildon pri la vivo en la multlaŭdata sudo de Australio. Ni sidis sur ĉaro tirita de ĉevalo tamen rapida. La plej mizeraj kabanoj aspektis kiel bruligitaj arboj.“ Tekstoj kiel tiu, ĉerpitaj el kolektitaj leteroj, dokumentas la vojon de la familio Kalms el la siatempe prusa vilaĝo *Bruszewo* al la kolonio *Blumberg*, ilia laboro tie en agrikulturo kaj la translokiĝo en la vitejojn de la najbara ŝtato *New-South-Wales*.

Fontoj kiel tiu ŝanĝas la historian perspektivon kaj prilumas la vivon en la pasinteco. Tamen akiri tian perspektivon „de malsupre“ povas esti malfacila, temporaba kaj ne ĉiam sukcesa malkovra laboro.

Por tiu kiu ekinteresiĝas pri individuaj sortoj legante leterojn trovitajn en la subtegmentejo, tenante „generacian arbon“ en la mano aŭ serĉante elmigrintajn parencojn – por tiuj la genealogoj ofertas arkivajn detektivojn kiuj helpas trovi fontojn, fakulojn pri deĉifrado de malnovaj skriboj por analizi la trovitaĵojn kaj spertulojn pri genealogiaj programoj por ordigi kaj interligi la rezultojn kun alies informoj.



La blazono de la francaj fervojistaj genealogoj

La genealogoj havas landajn asociojn en Francio kaj Germanio, ne jam (ĉu estonte?) organizitaj kiel sekcio en FISAIC. La asocioj ne estas aparte grandaj kaj suferas kiel la plimulto de la aliaj fakoj pro aĝo kaj manko de interesuloj. Sed ili estas nebremseble aktivaj kaj per regulaj publikaĵoj montras la bildojn pri historio persona, mozaike kreskintajn el elementoj kolektitaj de plej diversaj fontoj.

La asocioj prezentas sin rete kaj estas malfermaj al scivolemuloj (la franca asocio: http://genealogie.cheminots.free.fr/ kaj la germana asocio: http://www.gfw-bsw.de/).
Kiu interesiĝas kaj regas nek la francan, nek la germanan lingvon sin turnu al nia redakcia adreso.

Guido Brandenburg



La ĉefstacidomo de Vroclavo en printempa suno
(bildo: Wieslaw Libner)

Wrocław Główny - Vroclavo Ĉefa

„Vroclavo Ĉefa", unu el la plej grandaj stacidomoj en Pollando, situas proksime de la urbocentro. Oni bezonas 15 minutojn marŝante al la malnova urbocentro. Apude ĉe strato *Piłsudski* estas hoteloj *„Piast"*, *„Europejski"* kaj aliaj. La stacio kunigas la fervojajn liniojn kondukantajn el

Vroclavo al ĉiuj direktoj: sudorienten (al *Opole* kaj *Lubliniec*) , suden (al *Świdnica* kaj *Kłodzko*), okcidenten (al *Jelenia Góra* kaj *Legnica*), norden (al *Poznań*), nordokcidenten (al *Głogów* kaj *Zielona Góra*) kaj nordorienten (al *Oleśnica* kaj *Łódź*).

La stacidomo estas malfermita 24 horojn tage. Ĝi priservas ĉiujare pli ol du milionojn da pasaĝeroj. La ĉefaj enirejoj situas norde ĉe strato *Józef Piłsudski*. La malantaŭa enirejo sur la suda flanko direktas sin al la strato *Sucha*, kie ankaŭ troviĝas la aŭtobusa stacio.

La stacio Vroclavo Ĉefa disponas pri ses paralelaj kajoj. La ĉefa pasaĝera halo estas longa pli ol 200 metrojn. Kvin tuneloj sur stratnivelo subiras la trakojn kaj estas ŝtupare ligitaj al la sep metrojn pli altaj kajoj. La surpiliera situigo de la fervojaj trakoj en jaro 1903 sekvis la berlinan modelon.



Rigardo trans la renovigitan kajon 3
(bildo: AW58, Wikimedia)

La historio de la silezia fervojo en 19-a jarcento - la unua stacidomo 1855-1857

En la jaro 1842 estis konstruata unua sendependa fervoja linio, la Supra Silezia Fervojo, kiun sekvis en jaro 1843 la linio *Swidnica-Świebodzice* kaj en 1844 linio Berlino-*Wrocław*. En la jaro 1853 oni ekplanis la linion al *Poznań* kaj *Głogów*, finitan 1855-1857. Samtempe por anstataŭigi la modestan stacidomon kaj por konekti la aldonajn liniojn oni konstruis la novan ĉefan stacidomon kun halo ĉ. 200 metrojn longa kiu enhavis la oficejojn por gvidantoj de stacidomo kaj loĝejon por la ĉefa direktoro. La konstruo de la stacio sub gvido de la reĝa arkitekto *Wilhelm Grapow* daŭris du jarojn kaj kostis 449 000 talerojn, ne inkluzive de mebloj kaj lumigado kiu kostis 26 400 talerojn. *Grapow* por la konstruaĵo elektis anglan novgotikan stilon el la epoko de dinastio *Tudor*.

Rekonstruo de la stacidomo en 20-a jarcento.

En la jaroj 1899 ĝis 1904 la stacidomo estis vastigata en nova stilo kombinanta elementojn de historiismo kaj secesio kaj estis projektata de *Bernhard Klüsche*. Li tamen konservis signifan parton de la ekzistanta strukturo. Sude de la fervoja stacidomo lokitaj karbo-magazenoj estis likvidataj kaj en tiu loko konstruataj kvin novaj kajoj. La ĉirkaŭa tereno restis ĉirkaŭ 4-5 metrojn sube. La centran sekcion kovras 170,5 m longa tegmento. La haloj super la kajoj konsistas el kvar-arkaj navoj faritaj el fero, ĉiu larĝa proksimume 21 m. La nombro da paralelaj trakoj tra la stacidomo kreskis al 13 inkluzive kvar trakojn senkajajn. La ekzistanta halo estis rekonstruata kaj novtegata la fera tegmento ĉar la originalo estis tro korodita. Oni instalis novan enirejon je la orienta pinto de la halo. Novaj kajoj kaj trakoj estis pli altaj ol antaŭaj adaptante ilin al la surpiliera veturvojo kaj la apudaj fervojaj pontoj. Je tiu okazo oni fosis la kvin paralelajn "tunelojn" sub la fervojaj trakoj. La rekonstruo de la stacio kostis 8,045 milionojn da markoj.



Unu el la kvin subtrakaj tuneloj
(bildo: Julo, Wikimedia)

Dum la Dua Mondmilito sub la surfaco de la placo antaŭ la stacidomo oni konstruis ferbetonajn bunkrojn kun muroj dikaj ĝis 3 m kaj la plafono ĝis 1,8 m. Damaĝoj kiujn la stacio suferis dum la milito estis forigataj ĝis 1949. Sekva renovigo efektiviĝis en la jaro 1960 – ĝi celis ripari la liftojn kaj forigi parton de ornamaĵoj nekonvenaj al socialisma stilo. La stacion forlasis trajnoj al ĉiuj direktoj inkluzive al Berlino.

La nova historio de la stacidomo

En la jaro 2009 okazis decido pri la arkitektura kaj urba koncepto por la revivigo de la stacidomo kune kun ĝia ĉirkaŭaĵo. Konstrua laboro komenciĝis en Aprilo 2010. La projekto "Rekonstruo de la historia komplekso de

la stacidomo Wrocław Główny kun rekonstruo de fervoja teknika infrastrukturo" kostis nete ĉ. 90 milionojn da eŭroj - financata je 50% de Eŭropa Unio. La stacidomo Wrocław Główny estis malfermata post la renovigo la 1-an de junio 2012 – kiam komenciĝis piedpilka konkurso EURO 2012.

Novaj elementoj de la stacidomo post la lasta renovigo :



La nokta stacidomo dumtage
(bildo: Wikimapia)

- La ĉefa stacidoma halo estas de meznokto ĝis la 4.00 h fermita. Sude de la strato *Sucha* estiĝis nova trietaĝa pavilono nomata „nokta stacidomo" kun sunkolektiloj sur tegmento. La suda pavilono enhavas biletajn kasejojn, servogiĉetojn, teknikajn instalaĵojn kaj necesejojn, inkluzive de tiuj por handikapitoj. La etaĝoj estas konektitaj per liftoj kaj ŝtuparoj.
- La tegmento de kajaj haloj ricevis novan kovrilon el ligno, lado kaj mempuriga vitro.
- Sub la placo antaŭ la ĉefa enirejo oni per mikro-eksplodmetodo forigis la subteran bunkron kaj anstataŭigis ĝin per subtera aŭto-parkejo por 240 aŭtomobiloj.
- Aldoniĝis sesa kajo por aglomerzona trafiko kun enirejo al strato Sucha.

Kuriozaĵoj, interesaĵoj :

- En la stacidomo „*Wrocław Główny*" oni kreis kelkajn konatajn polajn filmojn. Dum unu el filmregistradoj en jaro 1967 mortis ensaltante trajnon populara aktoro Zbigniew Cybulski – oni instalis omaĝe por li memortabulon.
- En la stacidomo ĝis 2009 funkciis la lasta stacidoma kinejo en Eŭropo.
- Dum la rekonstruo, en Julio 1903, Vroclavo estis trafata de granda inundo. Antaŭ la stacidomo veturis ŝipetoj. Tamen, ĉi tiu evento ne

grave influis la efektivigon de la tiama rekonstruo. Dum la multe pli granda inundo en la jaro 1997 oni sukcese defendis la stacidomon kontraŭ la akvo.

- En la stacidomo funkciis kulturdomo por fervojistoj. Post lasta rekonstruo oni revekis la belecon de la loko kaj nomis ĝin „La Sesia Salono". Ĉi tie okazas kulturaj eventoj, i.a. la 20-an de Majo 2018 la solena malfermo de la 70-a Internacia Fervojista Kongreso de IFEF.

Wiesław Libner

Nepre ne forgesu!

Unua **limdato** por aliĝo al la 70-a Internacia Fervojista Kongreso de IFEF estas la **31-a de Januaro 2018**. Post tiu dato la kongreskotizo kreskos je 25 procentoj!
Kontrolu la faktojn en la aliĝilo trovebla meze en la eldono 2017.6 de la Internacia Fervojisto. Sendu ĝin letere, kolombe, retpoŝte, kuriere aŭ apliku unu el la aliaj aliĝrimedoj.
LKK-adreso:
Silezia Esperanto-Asocio, str. Kościuszki 35 B/E PL 50-011 Wrocław

Kaj – same grave – ĝiru la kotizon al unu el la indikitaj kontoj.

pagoj en Pollando en PLN per ĝiro al:
Wiesław Libner
PKO BP S.A. O/Gniezno
60 1020 4115 0000 9102 0025 5414

internacia ĝiro en Eŭro al:
Teresa Pomorska
IBAN:
PL13 1940 1076 4896 8264 0000 0000
SWIFT: AGRIPLPR





ICE3 veturinta tra tunelo Eierberge proksima al Ebensfeld
(bildo: DB Mediathek)

Du horoj gajnitaj (principe)

Dudek jarojn daŭris la konstrulaboroj por la nova rapidlinio liganta la metropolojn Berlino kaj Munkeno. Kun la vintra horarŝanĝo la Germana Fervojo (DB) komencis la regulan trafikon laŭ la vojo *Berlin* – *Halle* (alternative *Leipzig*) – *Erfurt* – *Nürnberg* – *München*. Per la oferto de konekto postulanta malpli ol kvar horojn inter la urbocentroj la fervojo intencas ataki la konkurantan aviadilan trafikon. Optimistoj prognozas duobligon de la pasaĝerokvanto al 3,6 milionoj.
Berlino – Munkeno estis unu el la plej gravaj trafikprojektoj post la germania reunuiĝo, kiuj celis rekonstrui, respektive novkonstrui itinerojn tranĉitajn de la antaŭa intergermania limo. En la konkreta kazo la opinioj diferencas, ĉu la ŝanco nove difini la traceon estis vere bone uzita. Finfine decidis ne la topografio sed kompromiso inter centraj kaj diversaj regionaj interesoj. La postulo ekzemple alkroĉi ankaŭ Erfurt, ĉefurbon de federacia lando Turingio signifis konsiderindan tempo- kaj monkonsuman

kromvojon. La nova linio de *Halle* (*Leipzig*) al *Erfurt* jam servis al la regula trafiko. Nun ankaŭ la plej malfacila, 107 km longa novkonstrua sekcio *Erfurt – Ebensfeld* (*Nürnberg*) ekfunkciis. Tra 22 tuneloj kaj trans 29 pontoj la motorvagonoj kun 300 km/h trapasu la turingian arbaron kaj supran Frankonion.

Diversaj sekcioj ankoraŭ ne estas finkonstruitaj. Tial fina kalkulo pri la konstrukostoj ankoraŭ devas atendi. Aktualaj taksoj raportas pri dek miliardoj da eŭroj, al kiuj la eŭropa fonduso por regiona evoluigo EFRE kontribuas 290 milionojn.



ETCS-trakantenoj kaj bloksekcia signalplato
(bildo: DB Mediathek)

Des pli malagrabla estis la publika efiko de la inaŭgura vojaĝo inter Munkeno kaj Berlino kun multaj honoraj gastoj kaj festita kun piroteknika pompo, kiu reire en Munkeno alvenis kun duhora malfruo. Ĉu vere rolis la nova sekuriga sistemo ETCS (en Svislando bone funkcianta) kiu rezignas pri apudtrakaj signaliloj kaj projekcias la veturpermesojn sur ekranon antaŭ la kondukisto, ĉu frosto, ĉu sumo de aliaj obstakloj - „bona intenco estas kontraŭo de bona sukceso“ estas sarkasma komento ofte aŭdata en raportoj pri la evento. DB analizas la problemon kaj promesas pliboniĝi.



Guido Brandenburg

Rigardo trans la telerorandon

Okaze, se inter fervojaj esperantistoj regas kvieto, utilas rigardo trans la telerorandon kaj observi la klerigajn ofertojn en la Esperanto-centroj:

La **Interkultura Centro *Herzberg* (ICH)** en la Esperanto-urbo *Herzberg* estas „varmega punkto" de la Esperanto-mondo en Germanio.
Apud la kontinua loka laboro en la urbo ĝi organizas regulajn klerigajn kaj trejnajn aranĝojn:

Interkultura Centro *Herzberg* (ICH)
Germana Esperanto-Centro (Filio de GEA por klerigado kaj kulturo) (GEC)
Esperanto-Gesellschaft Südharz (EGS)
Grubenhagenstr. 6
DE-37412 Herzberg/Harz
(Germanio).
(esperanto-zentrum@web.de)



(bildo: Zsófia Kóródy)

16-a ĝis 18-a de Februaro 2018
Semajnfina Esperanto-kurso
23-a ĝis 25-a de Februaro 2018
81-a kleriga seminario de Germana Esperanto-Asocio kun interesa ekskurso
5-a ĝis 9-a de Marto 2018
Kleriga ferio „Esperanto" (kurso) aranĝita helpe de popolaltlernejo *Göttingen*
10-a ĝis 11-a de Marto 2018
Semajnfina intensa kurso (niveloj A1/2, B1/B2),
okazo daŭrigi la popolaltlernejan kurson

28-a de Junio ĝis 1-a de Julio 2018
82-a kleriga seminario de Germana Esperanto-Asocio kun interesa ekskurso

2-a ĝis 8-a de Julio 2018
SEP (Somera Esperanto-Perfektigo), Internaciaj Esperanto-Kursoj, intensa lernado kun kultura programo kaj ekskursoj en la regiono, instru-kapabliga trejnado

9-a ĝis 15-a de Julio 2018
SEP (Somera Esperanto-Perfektigo), ankaŭ por tendumantoj kaj skoltoj, intensa lernado kun kultura programo kaj ekskursoj en la regiono, instru-kapabliga trejnado

Aŭgusto 2018
SALO (Somera Arbara Lernejo) kun gelernantoj el Herzberg kaj *Góra* okazonta en *Góra*, Pollando

28-a de Septembro ĝis 3-a de Oktobro 2018
TORPEDO 13 (Pedagogiaj Tagoj en Herzberg) de AGEI kaj GEA
83-a kleriga seminario de Germana Esperanto-Asocio (metodiko)

14-a ĝis 16-a de Decembro 2018
83-a kleriga seminario de Germana Esperanto-Asocio (literaturo kaj movada historio)

La franca kastelo **Greziljono, Kulturdomo de Esperanto**, jam jardekojn loko de seminarioj, kursoj, staĝoj plej diversaj, publikigas sian someran programon:

Maison Culturelle de l'Espéranto
Grésillon, St. Martin d'Arcé
49150 BAUGÉ-EN-ANJOU
(Francio)
(kastelo@gresillon.org)



(bildo: Alona Akimenko)

20-a ĝis 28-a de Aprilo 2018:
PRINTEMPaS, intensivaj kursoj kaj internaciaj KER-ekzamenoj: gresillon.org/p

9-a ĝis 13-a de Majo 2018:
Korusa renkonto de Interkant': gresillon.org/koruso

9-a ĝis 13-a de Majo 2018:
ReVe, Renkontiĝo Vegana: gresillon.org/reve

9-a ĝis 27-a de Julio 2018:
Maratona Esperanto-kurso dum 18 tagoj

9-a ĝis 16-a de Julio 2018:
Interŝanĝoj de scioj kaj faroj kaj Esperanto-kurso: gresillon.org/s1

16-a ĝis 21-a de Julio 2018:
Turisma semajno kaj Esperanto-kurso: gresillon.org/s2

21-a ĝis 27-a de Julio 2018:
Internacia E-Konferenco de OSIEK « Esperanto en Artoj »: gresillon.org/s3

11-a ĝis 19-a de Aŭgusto 2018:
Festa Semajno por infanoj kaj familioj, gresillon.org/s4

Estrarkunsido *Baiersbronn* 9-a kaj 10-a de Oktobro 2017 - kelkaj sciindaĵoj el la protokolo -

Ĉeestis: Sk Vito TORNILLO (IT), Ks Laurent VIGNAUD (FR), Rd Guido BRANDENBURG (DE), GFK Jan NIEMANN (DK)
Ne ĉeestis pro malbona sanstato Pr Rodica TODOR kaj Ĉk Jindřich TOMIŜEK.
Gasto: Lene NIEMANN (DK).

El punkto 4. (Financaj aferoj)
4.1 Ĝenerala situacio.
La situacio de la IFEF-kaso estas kiel la kutima. La bonhavo iom mal-kreskas.

4.2 Kotizado.

La kotizoj restas neŝanĝitaj: **9€** kun reta revuo, **15€** kun papera revuo. Ne venis proponoj ŝanĝi ĝin. Kiel kutime preskaŭ ĉiu l.a. pagis la membro-kotizon.

4.3 IFEF-fondusoj.

La mono de la fondusoj kuŝas ĉe UEA. La e-o proponas ankaŭ por la venonta jaro uzi monon de la fondusoj por subteno de konkretaj projektoj, ekz. partopreno de junaj fervojistoj ĝis 35 jaroj en IFK kun la tie ofertota Esperanto-kurso.

El punkto 5. (Agado de IFEF)

5.2.1 Eksteraj rilatoj de IFEF.

La Pr-ino dum la kongreso raportis pri kelkaj rilatoj kiujn ŝi havis dum siaj vizitoj:

- UK Seulo, Korea Resp. La Pr-ino ne sukcesis partopreni ĝin, sed ĉeestis la Ks. Li partoprenis la Movadan Foiron, kie li disdonis informojn pri IFEF al kelkcentoj da homoj. Li salutis nome de IFEF dum la malfermo de la kongreso. Dum la UK estis disdonataj pluraj faldfolioj de IFEF.
- La Prezidia Kunsido FISAIC okazis fine de aŭgusto en *Bad Tölz* (DE). Partoprenis Niemann en la du vestoj, ĜSk de FISAIC kaj IFEF-reprezentanto, ĉeestis ankaŭ Guido Brandenburg nome de IFEF. Dum la kunsido alvenis la surpriza demisio de la multjara ĝenerala prezidanto, Guy Gieres. Konsiderante la rolon de IFEF kiel sendanta asocio ĝi transprenas restadkostojn de Jan Niemann kiel Ĝenerala Sekretario de FISAIC.
- UIC ŝanĝis iomete la metodon de la terminara laborgrupo, sed la rilatoj kun la Sk de la TK estas bonaj. La Pr-ino multe laboris dum la jaro en interrilato kun aliaj organizoj, ĉefe dum la UK kaj aliaj aranĝoj kie ŝi estis invitita. Kelkajn kontaktojn ŝi havis kun personoj aŭ asocioj kiuj povus kune organizi niajn venontajn IFEF-kongresojn.

5.2.2 Rilatoj interne de IFEF.

La laborgrupo estas gvidata de la Ĉk kiu plenumas la taskon per sendado de ĉirkulero kaj kolekto de la jarkunvenoj de l.a., por eviti ke okazu samtempe du kunvenoj kaj por ebligi reciprokan partoprenon de membroj de la aliaj l.a. Pli bone estus, se najbaraj landoj okazigus komunajn aranĝojn.

5.2.3 Historio kaj arkivado.
Jan Niemann raportis pri la laborgrupo. Ne venis multaj informoj pri la historio, sed oni plue kolektos.

5.2.6 Instruado.
La Pr-ino partoprenis diversajn aranĝojn kie ŝi havis kontaktojn kun multaj e-instruistoj, ĉefe membroj de ILEI. Kunlabore kun ILEI estis organizita E-kurso por komencantoj en Colmar kaj estas planata plia dum la kongreso en Vroclavo.

El punkto 6. (Eksteraj rilatoj)

6.2.1 FISAIC, Prezidia kunsido en Bad Tölz 31.08. ĝis 03.09.2017
Al ĝi partoprenis Jan Niemann kaj Guido Brandenburg kiel IFEF reprezentantoj. Ĉeestis repezentantoj de 16 landoj. La FISAIC-Pr post la bonveno anoncis sian demision pro malbona sanstato. Dum la kunveno li estis anstataŭata de la VPr. La l.a.-oj estis invititaj prezenti kandidatojn por tiu posteno. Alvenis propono de UAICF. IFEF partoprenos la "FISAIC-Festivalon" 06.-09.09.2018 en *Wels*, Aŭstrio. Ni proponos ekspozicion pri IFEF kaj Esperanto kaj koncerton en Esperanto.

Punkto 9. (Eventualaĵoj)
Plue serĉata estas la "manlibro pri kongresoj", malaperinta kolekto de sugestoj kaj reguloj, kiun eblus aktualigi kaj disponigi al estontaj LKK-oj. Alternative necesus nove kompili ion tian por garantii certan organizan kvaliton sendepende de certaj personoj.



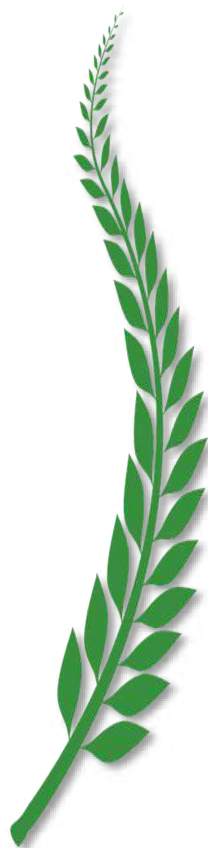
Vito Tornillo, Sekretario de IFEF
Bologna, la 10-an de Oktobro 2017

Honora Prezidanto de IFEF

D-ro Bolognesi, Romano	Italio	2009

Honoraj Membroj de IFEF

De Sutter, Lucien	Belgio	1997
Nobuki, Naosuke	Japanio	2006
Robiolle, Pierre	Francio	2007
Stuppnig, Martin	Aŭstrio	2008
Inĝ. Gulyás, István	Hungario	2009
D-ro Hoffmann, Heinz	Germanio	2010
Brletić, Marica	Kroatio	2010
Ripoche, Jean	Francio	2010
Tomíšek, Jindřich	Ĉeĥio	2016
Litov, Georgi	Bulgario	2016



Honoraj Membroj de FISAIC

De Sutter, Lucien	Belgio	1998
Ph.-D-ro Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2007

Honorigitoj per speciala FISAIC-medalo

Geroldinger, Johann	Aŭstrio	1967
Robiolle, Pierre	Francio	1994
Huber, Walter	Aŭstrio	2010
Tomíšek, Jindřich	Ĉeĥio	2012

Honora Patrona Komitato de IFEF

Ceci, Pasquale	Italio	1970
Inĝ. Rodak, Aleksander	Pollando	1987
Vojtech, Zelenka	Ĉeĥio	2003
Ph.-D-ro Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2011